

3. Гительман Л.Д., Ратников Б.Е. Энергетический бизнес. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Дело, 2008. – 416 с.

4. Паливно-енергетичний комплекс України на порозі третього тисячоліття / За заг. ред. А.К.Шидловського, М.П. Ковалка. – К: Українські енциклопедичні знання, 2001. – 400 с.

5. Сніжко С.В., Великих К.О. Менеджмент у паливно-енергетичному комплексі. – Харків: ХНАМГ, 2009. – 344 с.

6. Позігун М.П., Сніжко С.В. Ринкове регулювання на регіональних ринках теплопостачання // Енергетика та електрифікація. – 2010. – №4. – С.20-23.

7. Сніжко С.В. Оптимізація використання паливно-енергетичних ресурсів на регіональному ринку теплопостачання // Проблеми синергізма та диверсифікації в процесі формування оптимальних економічних структур житлово-комунального господарства України / За ред.Є.М.Кайлюка. – Харків: Форт, 2010. – С.335-356.

8. Сніжко С.В. Вдосконалення функціонування регіональних ринків теплопостачання // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вип.92. – К.: Техніка, 2010. – С.426-432.

Отримано 17.05.2010

УДК 35.073.537

Л.І.САВЧУК, канд. екон. наук

Тернопільський національний економічний університет

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Проаналізовано стан розвитку транспортної системи Тернопільської області. Окреслено основні напрямки покращення логістичного управління розвитком повітряного транспорту в регіоні. Обґрунтовано необхідність і наведено методологічні засади концепції формування транспортно-логістичної системи регіону.

Проанализировано состояние развития транспортной системы Тернопольской области. Намечены основные направления улучшения логистического управления развитием воздушного транспорта в регионе. Обоснована необходимость и приведены методологические основы концепции формирования транспортно-логистической системы региона.

Development status of the transport system of the Ternopilskoi region is analysed. Outlined basic directions of improvement of logistic management by development of air transport in a region. Grounded necessity and resulted methodological bases of conception of forming of the transport-logistic system of region.

Ключові слова: логістика, транспортна система, транспортно-логістичний центр, інформаційний логістично-обчислювальний центр.

В сучасних умовах розвитку народного господарства, кризового стану економіки виникає потреба невідкладної всебічної перебудови й удосконалення господарської діяльності. Одним із першочергових завдань, які потрібно при цьому вирішувати, є оптимізація транспортних потоків на регіональному рівні. Актуальність розв'язання вказаних проблем для Тернопільської області набуває особливої актуальності в

силу практичної втрати даного виду транспорту в аналізованому регіоні за роки незалежності.

Точка зору про те, що управління транспортною системою повинно орієнтуватись тільки на мінімізацію витрат, яка домінувала протягом досить тривалого періоду часу, та й досі активно використовується в деяких бізнесових структурах, вже не відповідає вимогам сьогодення. Управління стає оптимальним лише тоді, коли воно базується на оптимальній логістичній концепції, тісно пов'язаній з активною ринковою стратегією [2, 6]. Відповідно подальше вдосконалення системи повітряного транспорту регіону потребує розробки науково обґрунтованої концепції управління цим процесом на її принципах.

Питання транспортної логістики в економічній науці є досить актуальним. Розгляду окремих її проблем присвячено роботи таких знаних науковців, як Г.М.Азаренкової, І.І.Борисенко, А.М.Гаджинського, М.П.Гордона, С.Б.Карнаухова, М.Ю.Григорак, А.Г.Кальченко, Є.В.Крикавського, Ю.М.Неруша [5-10]. Однак більшість досліджень стосується розробки питань логістичного управління окремими крупними фірмами, великими компаніями, країни в цілому. Разом з тим питання транспортної логістики на рівні регіону розроблено ще недостатньо.

Основним завданням даного дослідження є аналіз стану системи повітряного транспорту регіону і розробка науково обґрунтованої концепції її розвитку в перспективному періоді з дотриманням вимог логістичного управління.

В розвитку транспортної системи Тернопільської області за роки незалежності України намітились певні проблеми. Це перш за все суттєве зниження обсягів транспортних послуг. Так, обсяг перевезень вантажів усіма видами транспорту в 2008 р. в області становив 15379 тис. т проти 112264 тис. т у 1990 р., або тільки 13,7% [4].

Що стосується стану розвитку окремих видів транспорту, то тут спостерігаються деякі відмінності. Якщо такі види транспорту, як залізничний і автомобільний, у структурі транспортних перевезень дещо збільшили свої основні показники, то питома вага повітряного транспорту практично скоротилась до нуля по причині практичної втрати рухомого складу даного виду транспорту на теренах області. Для більш детального виявлення проблем і перспектив подальшого відродження і розвитку повітряного транспорту регіону необхідно спочатку зупинитись на деяких аспектах географічного положення Тернопільської області.

Через Тернопільську область проходять найбільші транспортні товаропотоки України, Тернопіль знаходиться на перетині кількох

транспортних коридорів (Львів-Вінниця-Київ, Рівне-Чернівці, Чоп-Ужгород-Стрий-Хмельницький, Луцьк-Кіровоград, Івано-Франківськ-Кременець-Дубно). Також область розташована на перетині залізничних магістралей, які зв'язують між собою західні області (Закарпатську, Львівську, Чернівецьку, Івано-Франківську) з іншими регіонами України, через неї проходять вантажні потоки з Румунії, Угорщини, Словаччини, Польщі в Україну.

Виходячи з цього, оптимальне розв'язання завдань транспортної логістики на теренах Тернопільської області має досить відчутний вплив на економічну діяльність України в цілому.

Транспортна стратегія є спонукальним мотивом до вдосконалення транспортно-логістичної системи, і вона ж визначає головні напрямки розвитку транспорту і логістики в регіоні, і відповідно концепції розвитку транспортно-логістичної системи. Необхідність розробки такого виду концепції очевидна. Тернопільській області, яка знаходиться в стадії пошуку шляхів забезпечення стабільних темпів економічного розвитку, необхідна ефективна транспортно-логістична система.

Саме на перетворення транспортно-логістичної системи в єдиний регульований організм і повинна бути спрямована концепція розвитку транспортно-логістичної системи області. Крім цього, транспортно-логістична система регіону характеризується поганою пропускну здатністю транспортно-логістичного комплексу, перенасиченістю доріг автомобільним транспортом, відсутністю сучасного логістичного сервісу, збільшенням обсягів транспортування, складування вантажів.

Тернопільська область займає зручне географічне і геополітичне положення, що визначає створення на території області системи змішаних перевезень з використанням всіх видів транспорту і формування відповідної транспортної інфраструктури. В результаті реалізації концепції можуть бути вирішені такі важливі завдання, як створення сучасної логістичної інфраструктури, здатної забезпечити [1]:

- розгляд тернопільського транспортного вузла як важливої складової системи транспортного комплексу України;
- транзит вантажів через Тернопільську область;
- ефективне обслуговування споживачів регіону;
- підвищення потужності й покращення якості транспортних мереж;
- формування транспортної системи на базі розвитку мережі магістралей і швидкісних доріг;
- оптимізацію вантажних і пасажирських потоків;
- зниження експлуатаційно-інфраструктурної складової вартості перевезень;

- розвиток складського господарства;
- забезпечення зростання обсягу інвестицій в основний капітал області.

Як уже зазначалось, Тернопільська область станом на даний час практично втратила свій повітряний транспорт – із 24 одиниць літаків та вертольотів, які нараховувались у 2000 р., зараз немає жодного. Більше того, під загрозою існування опинився і власне тернопільський аеропорт. Разом з тим за своїм техніко-економічним станом він відповідає сучасним міжнародним вимогам. Його злітно-посадкова смуга здатна приймати навіть літаки класу Боїнг-737. Зараз міська влада розробила по суті нову транспортно-логістичну концепцію всієї транспортної системи Тернополя на базі тернопільського аеропорту. Вихідними положенням даної концепції, по-перше, є безсумнівна прибутковість повітряного транспорту в сучасних умовах. Так, приймання одного транспортного засобу внутрішніх авіаліній збагачує міську казну на 3 тис.грн., а зовнішніх авіаліній – на 15 тис. грн. В умовах глобалізації взагалі доцільним є перетворення регіональних аеропортів у вантажні аби. Аеропорти в сучасних умовах розвитку світової економіки стають не лише ланцюгом поєднання між окремими країнами у напрямку переміщення товарів, але і вантажороздільними, промисловими, комерційними центрами, а також центрами інформаційного забезпечення у системі виробництва та розподілу товарів [3]. Це вже не кажучи про всі інші вигоди. По-друге, географічне положення Тернопільської області і власне м.Тернопіль. Якщо уважно поглянути на карту західної України, то можна зауважити цікавий факт: м.Тернопіль знаходиться в самому її центрі. Відразу шість обласних центрів (Хмельницький, Чернівці, Івано-Франківськ, Рівне, Луцьк, Львів) знаходяться на відстані в 100-160 км від Тернополя. Відповідно до цього логістична схема транспортного вузла, що пропонується до реалізації, виглядає наступним чином: на базі тернопільського аеропорту формується міжнародний аеропорт, здатний приймати повітряні міжнародні авіарейси. На нашу думку, щодо попиту на дані види сполучення можна не хвилюватись. Наведемо наступні аргументи. Це насамперед близькість двох із трьох найбільших оптових ринків України, які знаходяться в Хмельницькому і Чернівцях. По-друге, близькість до шести обласних центрів України, які відзначаються стабільними темпами економічного зростання. По-третє, близькість потужної рекреаційної зони, попит на послуги якої протягом останніх років невинно зростає (Карпати, Буковель, Синевір, Солотвино, Кривче). По-четверте, велика питома вага населення, яка має найвищі показники міжнародної міграції по Україні. По-п'яте, згідно з програмою «Євро-2012» Тернопіль затверджено

як місто-супутник Львова, де буде забезпечено розміщення однієї із команд-учасників чемпіонату Європи з футболу з усіма впливаючими з цього наслідками. Відповідно в прилеглих до аеропорту територіях (або на території самого аеропорту) формуються транспортні логістичні центри (складські приміщення, автотранспортні підприємства, комунікації, підприємства сервісного обслуговування, готелі, підприємства громадського харчування, тощо). Після прийому і розміщення вантажів на складах і оптових базах транспортом логістичного центру із залученням при необхідності транспортних засобів інших транспортних організацій забезпечується переміщення вантажів до кінцевих споживачів. Реалізація наведеної логістичної моделі забезпечить ефективне функціонування не тільки тернопільського аеропорту, а й сприятиме поповненню міського бюджету, покращенню транспортної інфраструктури міста і області, більш повному задоволенню попиту населення області й навколишніх областей в повітряному сполученні як всередині України, так і з закордонними країнами. Перші кроки в цьому напрямі міська влада вже робить. Зроблено міжнародну експертизу Тернопільського аеропорту та його злітно-посадкової смуги, почато реконструкцію території, розроблено засади гнучкої цінової політики. Щодо останньої слід зупинитись окремо. Наприклад, якщо на території Львівського аеропорту обслуговування одного авіарейсу складає 60 тис. грн., то в Тернополі пропонується виконання даного виду послуг забезпечувати в обсязі 40 тис. грн., з тим щоб забезпечити надійні конкурентні переваги.

Проблем тут, звичайно ж, вистачає. В даний час, на наш погляд, назріла необхідність розробки і реалізації інвестиційного проекту «Розвиток матеріально-технічної бази аеропорту «Тернопіль». Він повинен включати комплексну реконструкцію аеропорту, в тому числі діючого пасажирського терміналу внутрішнього сполучення, будівництво нового терміналу для пасажирів рейсів міжнародного сполучення, будівництво додаткової трьохкілометрової злітно-посадкової смуги, яка б дозволила приймати важкі вантажні літаки.

Розвиток повітряного транспорту створить необхідні перспективи для розвитку всієї транспортної системи регіону.

Станом на даний час обсяги перевезень вантажів і пасажирів у досліджуваному регіоні суттєво знизились. Це, в числі інших чинників, було зумовлене послабленням раціонального управління роботою транспортної системи, що призвело до погіршення його матеріально-технічної бази, інфраструктурного забезпечення, зниження якісних показників діяльності. Для забезпечення належним чином організованої роботи транспорту в досліджуваному регіоні пропонується науково

обґрунтована концепція транспортної стратегії. Основними складовими останньої повинно бути модернізація транспортної системи, формування єдиного транспортного простору зі створенням адекватного інформаційно-логістичного середовища для всіх учасників дорожньо-логістичних процесів на основі створення мультимодального логістичного центру з трьохрівневою структурою, об'єднання суб'єктів господарювання транспортної мережі єдиним інформаційним простором – інформаційно-аналітичним центром; впровадження логістичної моделі створення повітряно-транспортного логістичного центру на базі аеропорту м.Тернопіль.

Реалізація наведеної логістичної моделі забезпечить ефективне функціонування транспортної мережі досліджуваного регіону, сприятиме поповненню міського бюджету, покращенню транспортної інфраструктури міста і області, більш повному задоволенню попиту населення регіону в транспортних послугах як в Україні, так і в міжнародному сполученні.

1.Иванова Е., Тимошина Е. Разработка концепции формирования транспортно-логистической системы региона // Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция. – 2009. – №III. – С.87-90.

2.Кальченко А.Г. Логістика. – К.: КНЕУ, 2003. – 284 с.

3.Онищенко О.В. Регіональні аеропорти у системі транспортно-виробничих об'єднань // 36. доп. II Міжнар. наук.-практ. конф. «Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики». – К.: Мін-во транспорту і зв'язку України, 2009. – С.114-116.

4.Статистичний щорічник Тернопільської області за 2008 рік. Розділ 10. Транспорт і зв'язок / Головне управління статистики у Тернопільській області. – Тернопіль, 2009. – 324 с.

5.Тридід О.М., Азаренкова Г.М., Миненко С.В., Борисенко І.І. Логістика. – К.: Знання, 2008. – 566 с.

6.Гаджинський А.М. Логистика. – М.: Маркетинг, 2002. – 408 с.

7.Крикавський Є.В. Логістика. – Львів, 1999. – 264 с.

8.Григорак М.Ю. Транспортно-логістичні інфраструктурні проекти як передумова створення конкурентних переваг в посткризовий період розвитку економіки України // 36. доп. II Міжнар. наук.-практ. конф. «Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики». – К.: Мін-во транспорту і зв'язку України, 2009 р. – С.97-99.

9.Гордон М.П., Карнаухов С.Б. Логистика товародвижения. – М.: Центр экономики и маркетинга, 1999. – 256 с.

10.Неруш Ю.М. Коммерческая логистика. – М.: ЮНИТИ, 1997. – 284 с.

Отримано 14.05.2010